

Weekly Briefing (17 July 2022)



01

THB rate / currencies



USD

34.57



EUR

38.85



GBP

45.26



AUD

23.64



CNY

4.842



JPY

0.2493



INR

0.421



VND

0.0014

02

Exchange rate trend to USD (YTD)



03

Crude Oil price & Gold (9 Jul - 15 Jul 2023)



Oil	OPEC	Brent	WTI
USD/Barrel	78-81	76-82	73-76



Gold 1924-1961 USD/Ounces



04

Freight Index (SCFI Comprehensive Index)



Freight Index (SCFI Comprehensive Index)

7-Jul-23	14-Jul-23
931.73	979.11

47.38

05

Weekly Top's Stories

รายละเอียด ข่าว/บทความ



1. Oil slips after Libya resumes output, China data eyed

รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/3rveWfZ>



2. Canadian strike ends as ILWU, BCMEA accept mediator's terms

รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/43A7yxc>



3. Brunei launches first container shipping link with China

รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/46X3lqb>

การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์ สัปดาห์ที่ 28 พ.ศ. 2566



สรุปค่าระวางเรือประจำสัปดาห์

"หมายเหตุ: อัตราค่าระวางที่ปรากฏเป็นอัตราฐานของสายเรือที่ประกาศเป็นทางการ ซึ่งอาจสูงกว่าหรือต่ำกว่าอัตราที่มีการเรียกเก็บจริงจากผู้ส่งออก"

CONTAINER ALL IN FREIGHT RATE (DRY)

ROUTE	SIZE		Low Sulphur Surcharge (LSS)	Remark
	USD/20'	USD/40'		
Thailand - Shanghai	90	180	Subject to ISOCC USD 57/TEU, USD 115/FEU	Effective till 31-JUL-2023
Thailand - Qingdao	150	250		
Thailand - Hong Kong	100	150		
Thailand - Japan (Main Port)	400	550		
Thailand - Kaohsiung	200	400		
Thailand - Klang	150	250	Subject to ISOCC USD 33/TEU, USD 67/FEU	
Thailand - Jakarta	150	300		
Thailand - Ho Chi Minh (Cat Lai)	80	150		
Thailand - Singapore	200	250		
Thailand - Manila (North & South)	650	850		
	Subject to CIC at destination			
Thailand - Jebel Ali	800	1,250	Subject to ISOCC USD 56/TEU, USD 112/FEU War Risk Surcharge: USD 35/TEU, USD 70/FEU	
Thailand - South Korea (Busan)	200	400		
Thailand - South Korea (Incheon)	200	400		
Thailand - Nhava Sheva	650	850	ISOCC: USD 59/TEU, USD 118/FEU	
Thailand - Melbourne	400-500	800-1,000		
Thailand - Sydney				
Thailand - Durban / Cape Town	1,100	1,300	Subject to ISOCC USD 94/TEU, USD 188/FEU	
	Subject to SCMC USD 30/BL			
Thailand - Europe (Main Port) (Rotterdam/Antwerp/Hamburg/ Le Havre)	592	884	ISOCC: USD 88/TEU, USD 176/FEU LSS: USD 20/TEU, USD 40/FEU	
	Subject to ENS USD 30/BL			
Thailand - US West Coast	1,580	1,850		
Thailand - US East Coast	2,200	2,950		
(NY/Savannah/Baltimore/Norfolk)	Subject to Panama Low Water USD 30-60/Container			

หมายเหตุ: SCMC คือ Security Compliance Management Charge // ISOCC คือ IMO Sox Compliance Charge

สถานการณ์ค่าระวางในช่วงเดือน กรกฎาคม 2566 ค่าระวางในเส้นทางเอเชียปรับปรุงในหลายเส้นทาง โดยเส้นทาง Shanghai ค่าระวางอยู่ที่ 90 USD/TEU และ 180 USD/FEU เส้นทาง Klang ค่าระวางอยู่ที่ 150 USD/TEU และ 250 USD/FEU เส้นทาง Hong Kong ค่าระวางอยู่ที่ 100 USD/TEU และ 150 USD/FEU และเส้นทาง Japan ค่าระวางอยู่ที่ 400 USD/TEU และ 550 USD/FEU

สำหรับเส้นทาง Durban ค่าระวางเพิ่มขึ้น โดยอยู่ที่ 1,100 USD/TEU และ 1,300 USD/FEU ส่วนเส้นทางเกาหลี ค่าระวางคงที่ โดยอยู่ที่ 200 USD/TEU และ 400 USD/FEU

ส่วนเส้นทางออสเตรเลีย ค่าระวางในเดือนกรกฎาคม ปรับลดลง โดยอยู่ที่ 400-500 USD/TEU และ 800-1,000 USD/FEU ในขณะที่ เส้นทาง Europe ค่าระวางในครึ่งเดือนหลังของเดือนกรกฎาคม ค่าระวางคงที่ โดยอยู่ที่ 592 USD/TEU และ 884 USD/FEU ในขณะที่ค่า IMO Sox Compliance Charge คงที่เช่นเดียวกัน

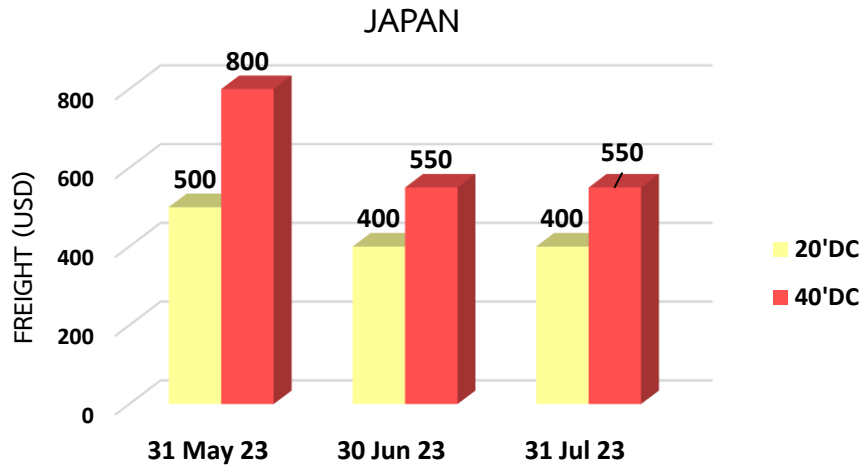
ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ค่าระวางในครึ่งเดือนหลังของเดือนกรกฎาคม ค่าระวางฝั่ง West Coast เพิ่มขึ้น โดยอยู่ที่ 1,580 USD/TEU และ 1,850 USD/FEU ในขณะที่ค่าระวางฝั่งเพิ่มขึ้นเช่นเดียวกัน โดยอยู่ที่ East Coast 2,200 USD/TEU และ 2,950 USD/FEU

CONTAINER FREIGHT RATE (REEFER)

ROUTE	SIZE		Bunker Surcharge / Low Sulphur Surcharge	Remark
	USD/20'	USD/40'		
Thailand-Hong Kong	900 *	1,000 *	All-in	Effective till 31-JUL-2023
Thailand-Shanghai				
Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama)	1,100	1,300	OBS: USD 85/TEU, USD 170/FEU	
Thailand-EU (Main Ports) (DEHAM, NLRTM, FRLEH)	1,600	1,800	OBS: USD 327/TEU, USD 654/FEU	
London Gateway / Southampton	1,600	1,800		

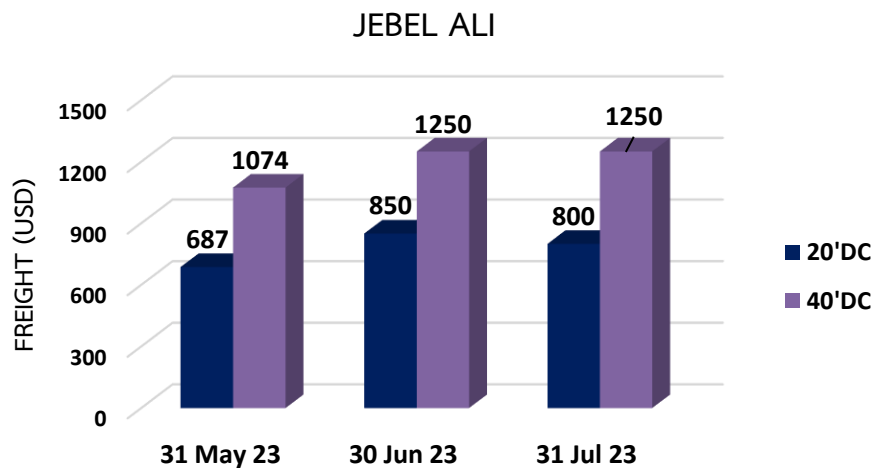
(*) ค่าระวางอาจมีความแตกต่างในการใช้บริการจริงเนื่องจากอยู่ในช่วง High Season

กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-ญี่ปุ่น เดือน พ.ค. ถึง ก.ค. ปี 2566



Subject to Low Sulphur Surcharge (May 23): USD 115/TEU และ USD 230/FEU
(Jun. 23): USD 69/TEU และ USD 138/FEU
(Jul. 23): USD 57/TEU และ USD 115/FEU

กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-Jebel Ali เดือน พ.ค. ถึง ก.ค. ปี 2566

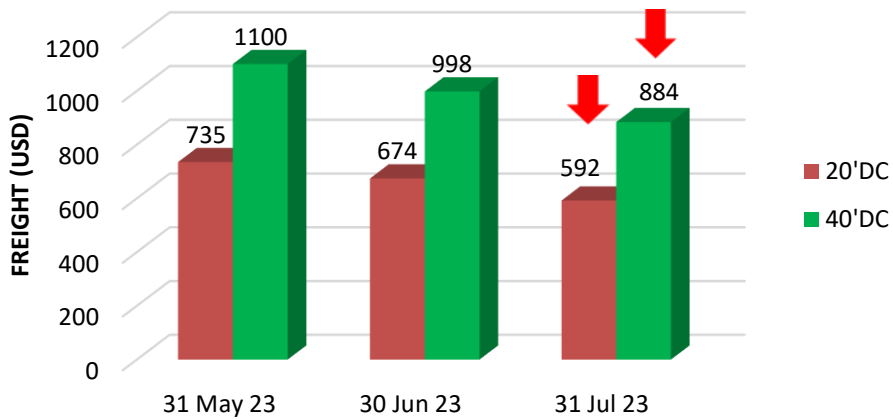


Subject to

- Low Sulphur Surcharge (May. 23): USD 113/TEU และ USD 226/FEU
(Jun. 23): USD 56/TEU และ USD 112/FEU
(Jul. 23): USD 56/TEU และ USD 112/FEU
- War Risk Surcharge: USD35/TEU และ USD70/FEU

กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป เดือน พ.ค. ถึง ก.ค. ปี 2566

EUROPE

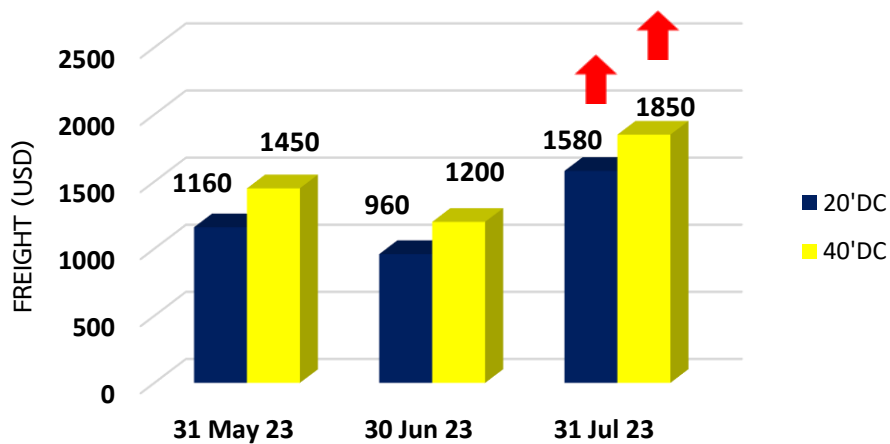


Subject to

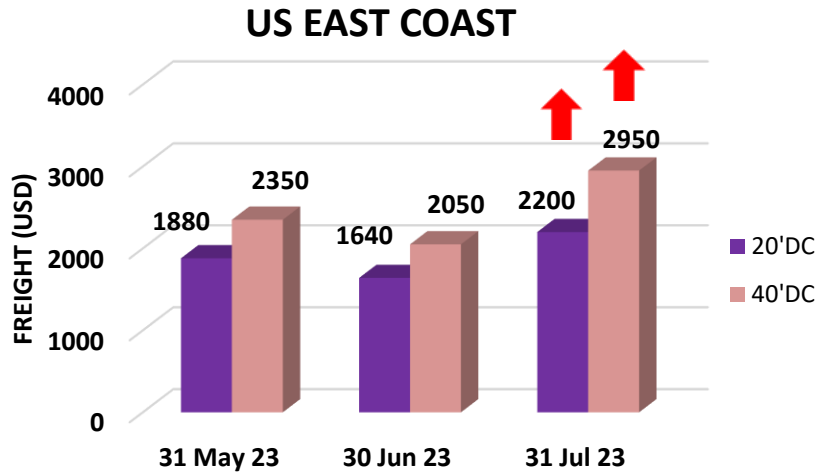
- ISOCC (May. 23): USD159/TEU, USD318/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU
(Jun. 23): USD106/TEU, USD212/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU
(Jul. 23): USD88/TEU, USD176/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU
- ENS: USD30/BL

กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา West Coast เดือน พ.ค. ถึง ก.ค. ปี 2566

US WEST COAST



กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา East Coast เดือน พ.ค. ถึง ก.ค. ปี 2566



Subject to Panama Low Water Surcharge: USD 30-60/Container

Post-COVID ocean market has normalized, not collapsed

Have demand and ocean freight rates collapsed in recent months? First, it is worth asking whether the question is even relevant. “Collapse” is merely a descriptive word. Much like asking whether the glass is half full or half empty, it does not matter if we can objectively measure it and say the glass contains exactly half a liter. Similarly, we can measure the amount of TEUs shipped, and there is plenty of freight rate data available as well

The point where words and phrasing become a factor is in the negotiations between shippers and carriers. The general sentiment of the market does have an impact on the negotiation positions taken by both sides, and hence there is an impact.

Can we say the market has collapsed? In this regard it becomes important to consider the comparative base.

Let us contemplate spot rates as a gauge of collapse first, using the spot rates as measured by Drewry’s World Container Index for this purpose. Rates from Asia to the US West Coast have dropped 86% since peaking in late 2021 and Asia to North Europe is down an even more impressive 91%. Such numbers, seen without context, could certainly warrant the term “collapse.” But as is also evidently obvious, this is a skewed comparison as the rate level at that time in 2021 certainly could not be considered normal.

If we instead compare with the corresponding week in 2019 before the pandemic, we find that the Asia to USWC rates are 17% higher and the Asia to North Europe market is a scant 1% lower. If we look at the Asia to Mediterranean, it is even more interesting as the spot rates are still 50% higher than pre-pandemic. Seen in this context, rates have certainly not collapsed. However, when also keeping in mind cost inflation in the world over the past few years, it also becomes clear that these rate levels certainly do leave the market at a weaker state than pre-pandemic. But perhaps “collapse” is too strong a term.

Looking at demand, the same issue arises. Using data from Container Trade Statistics, the number of containers shipped from Asia to North America has shown year-on-year declines in the range of 15% to 29% in the past nine consecutive months, if the Chinese New Year effect is taken into consideration. This certainly sounds like a collapse. But much as with the freight rates, context becomes all-important. If the current volumes are instead compared with the same months in 2019, the number of containers loaded in Asia in May is 8% higher than pre-pandemic. This equals an annual growth rate of just under 2%, which might be on the slightly lower side of normal, but clearly not a collapse at all

What we have been seeing in 2023 is best described as a return to normalcy. Seen from a longer perspective, rate and demand developments are back where we came from. It can then, of course, be discussed whether the market should re-adjust to a different kind of normal. That might still happen going forward, but for now the market has not collapsed — it has normalized.

A problem in this context is that cost levels do not appear to have normalized yet. And another problem, for the carriers, is the continued injection of new capacity ordered during the boom market. But over-ordering capacity leading to a temporary down cycle is also not a collapse at all — in fact, this is also quite normal in the industry.

It is, of course, easier to paint market developments to be as extreme as possible — this can boost a negotiation position or create more interesting headlines. But when set into a bit of context, the market is on many levels, though not all, almost boringly normal at present.

Source: <https://www.JOC.com/>

Use of 'smart' containers speeds up as more ocean carriers get onboard

Updating a previous estimate, Drewry now says that by 2027, almost one-third of all containers will be equipped with telematics hardware.

A container becomes “smart” with the addition of a telematics device, enabling real-time tracking and monitoring, which boosts operational efficiency, equipment availability and supply chain control.

Last year, Drewry reckoned 25% of containers would be equipped with a tracking and telemetry device by 2026. However, by the end of last year, the number of telematic containers had shot up, by 57%, to 5.6% of boxes globally.

Prevalent in reefer trades, but with historically few examples on dry containers, this number will increase six-fold over the next five years, Drewry now says, to more than 10 million.

Drewry director and head of research products Martin Dixon told The Loadstar: “Until last year we took a fairly cautious view of adoption of these sensors. But I think it’s the effect of the first mover on competing carriers... it will force others to follow in order to keep up.”

Mr Dixon said a more transparent maritime supply chain would engender greater confidence in maritime supply chains, offering “better predictability, better planning and could ultimately allow [BCOs] to manage or lessen inventory”, adding there is every chance the greater transparency would trigger a modal shift toward shipping, in the face of alternatives.

Stefan Kalmund, Nexxiot CEO, told The Loadstar: “Asset and cargo visibility offers considerable competitive advantages to carriers and shippers... we have seen our clients win higher-value business due to the digital services they now offer.”

The anticipated surge is driven by technological innovations that lower device costs and enhance their value for transport operators and BCOs. The dry container fleet is expected to witness substantial uptake, as carriers such as Hapag-Lloyd and ONE have committed to equipping their entire dry fleets with smart devices, and lead the way for others to follow.

Mr Dixon said: “I think the pandemic clearly highlighted the vulnerability of extended supply chains. We’re already seeing instances of strike action at key maritime gateways. You also have increasingly erratic climatic conditions that could disrupt shipping. That [vulnerability] will continue to spur investment in improving visibility across the shipping supply chain.”

And Nexxiot anticipates a faster uptake even than that anticipated by Drewry, said Mr Kalmund.

“Location tracking is fast becoming a standard, so the use of sensors for cargo monitoring, to ensure cargo compliance and safety, is next in focus,” he said. “Shippers will select carriers that can meet their data needs.”

Source: <https://www.theloadstar.com/>

Carriers doing more for less, as lower freight rates take their toll

Global container freight rates are still – marginally – exceeding pre-pandemic levels, according to Drewry’s latest assessment (although costs have risen).

Drewry’s World Container Index (WCI) composite index points to a marginal, 0.9%, increase in the past week, reaching \$1,488 per 40ft container (feu). However prices were drastically lower year on year; down 78.7% on the same week in 2022 and now stand at 86% below their peak of \$10,377/feu in September 2021.

However, comparing them with pre-pandemic levels is more favourable, rates remaining 5% above 2019 averages, despite a deluge of newbuildings bringing overcapacity.

Analysing specific routes, freight rates from Rotterdam to New York saw a sharp decline, of 12%, a decrease of \$234, settling at \$1,769 per feu.

Similarly, rates on Shanghai-Rotterdam dropped by 4%, or \$54, resulting in a rate of \$1,291 per feu. Spot rates from Shanghai to Genoa and Los Angeles to Shanghai both experienced a 3% decrease, settling at \$1,932 and \$846 per feu, respectively.

Rotterdam-Shanghai rates declined by 1%, or \$7, reaching \$537 per feu. In contrast, rates from Shanghai to Los Angeles rose 9%, or \$152, to \$1,790 per feu, and Shanghai-New York strengthened by 5%, or \$125, reaching \$2,715 per feu.

Xeneta notes that the slowdown in retail from high inflation is hitting Asia-Europe hard and the return-to-form, following China’s return from lockdown, has “lost steam”, thanks to geopolitical instability elsewhere.

“At such times, retailers tend to adopt a more conservative approach to inventory levels, while keeping a close eye on the financial situation of consumers,” Xeneta noted. “Despite China’s patchy recovery,

retail rates for outbound movements to Europe have continued to weaken, due to well-documented overcapacity and slow demand resulting from high inflation.

“Prices for ocean freight, meanwhile, show no signs of increasing – or of a typical peak season for retail shippers.”

And it was not good news for OOCL this month: despite a negligible difference between Q1 and Q2 tonnage carried on its transatlantic route, revenue fell nearly 25% on the back of the tumbling rates. On Asia-Europe, OOCL saw volumes up 9.3%, but revenue fell almost as much, by 8.8%. OOCL’s numbers suggest a market in which carriers will be doing more for less.

Carriers had been having some luck slowing down on certain routes, but gains from that now appear to be drying up. This week Alphaliner noted that the number of idled ships had increased in the past fortnight, most carrier-controlled vessels, which make up 93% of the total idled fleet.

“As expected, the container charter market continues to lose strength,” said Alphaliner. “Activity in the past fortnight has been significantly down compared with previous weeks, and while the overall shortage of prompt ships has often been cited as a reason for a limited activity in certain segments, demand is now also receding, especially in the smaller sizes where available tonnage is on the rise.”

Source: <https://www.theloadstar.com/>

ตารางสรุปอัตราค่าระวางจากเอเชียไปเส้นทางต่างๆ อ้างอิงจาก Shanghai Containerized Freight Index (SCFI)

Source: <http://en.sse.net.cn/indices/scfinew.jsp>

Description	Unit	Weighting	Previous Index 7 July 2023	Current Index 14 July 2023
Comprehensive Index			931.73	979.11
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	740	738
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	1413	1412
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	1404	1771
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	2368	2662
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	1145	1013
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	249	248
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	2663	2666
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	1291	1304
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	2616	2665
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	327	327
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	335	335
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	153	156
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	131	131

สรุปรายงานประจำสัปดาห์ พบว่าภาพรวมสถานการณ์ตลาดการขนส่งทางเรือ ในขณะที่ค่าระวางปรับปรุงในหลายเส้นทาง สำหรับเส้นทางยุโรป ภาพรวมตลาดซบเซาต่อเนื่อง Demand ขาดเสถียรภาพ ในขณะที่ค่าระวางปรับลดลงต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางสหรัฐอเมริกา ตลาดการขนส่งดีขึ้น Demand พื้นตัว ในขณะที่ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้นจากสัปดาห์ที่แล้ว สำหรับเส้นทางออสเตรเลีย Demand ในตลาดลดลง ในขณะที่ค่าระวางปรับลดลงต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางอเมริกาใต้ ภาพรวมตลาดการขนส่งฟื้นตัวต่อเนื่อง ส่งผลให้ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้นต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางญี่ปุ่น ตลาดการขนส่งทรงตัว ในขณะที่ค่าระวางคงที่
